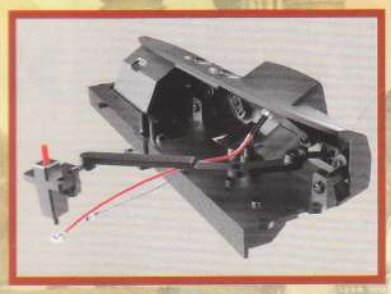
Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 58

ВАЗ-2107: ДОСТОИНСТВА И НЕДОСТАТКИ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00058

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 58, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу: info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ГДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.: + 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7 050 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменить последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

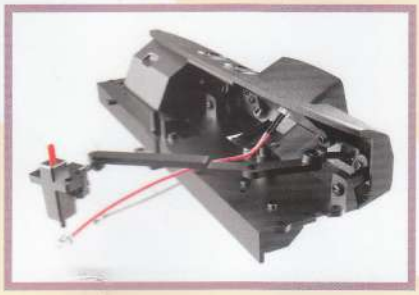
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 25.07.2019.
Дата выхода в свет: 10.10.2019.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Артем Коржуков/Фотобанк Лори; 7 (вверху) © Алёшина Оксана/Фотобанк Лори, (внизу) © РИА Новости; 8 (вверху) © Момотюк Сергей/Фотобанк Лори, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори; 9 © besopha/Wikimedia Commons; 10 (вверху) © Малышев Андрей/Фотобанк Лори, (внизу) © © Sergey Kohl/Фотобанк Лори; 11 (вверху) © Thomas Bresson/Wikimedia Commons, (внизу слева) © РИА Новости, (внизу справа) © частный архив.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Монтаж замка капота

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

ВАЗ-2107: достоинства и недостатки

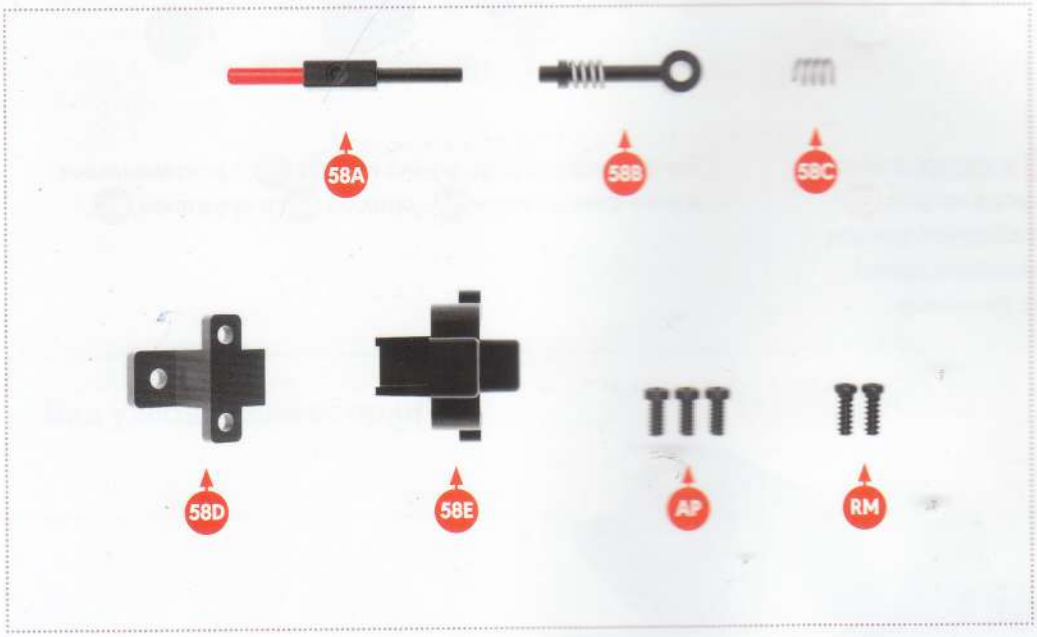
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Армейский внедорожник «Додж WC 51»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Монтаж замка капота

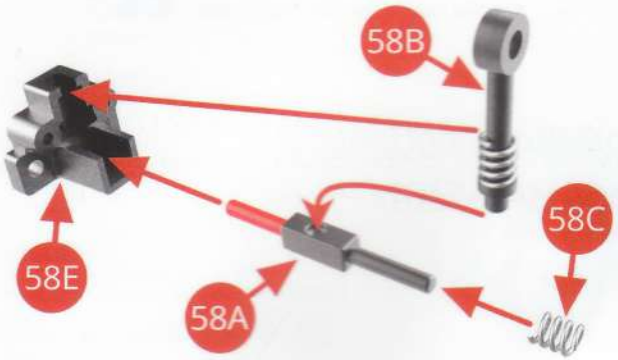
Используя детали, полученные с этим номером, соберите и установите на вашу модель замок капота ВАЗ-2101.



- 58A Фиксатор замка капота
- 58B Кулиса замка капота
- 58C Пружина
- 58D Крышка замка капота
- 58E Корпус замка капота
- AP Винт M1,7 × 4,0 мм (3 шт.)
- RM Винт M1,7 × 4,5 мм (2 шт.)

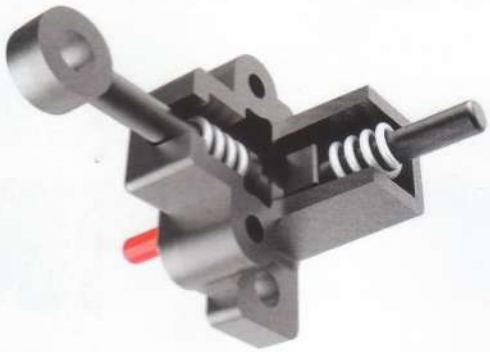
Схемы сборки

1



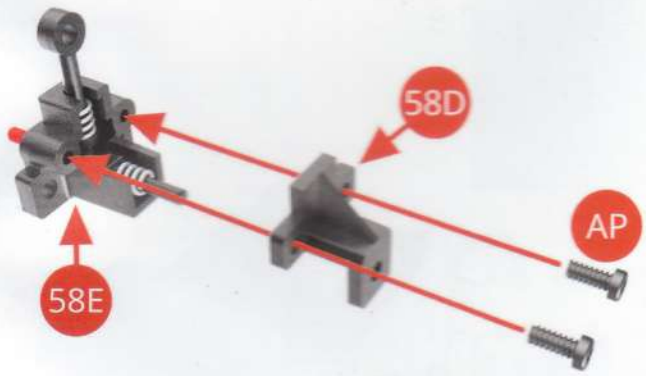
Вставьте фиксатор замка капота 58A в корпус замка капота 58E. Затем вставьте кулису замка капота 58B в корпус замка капота 58E, попав свободным концом кулисы в лунку на средней части фиксатора замка капота 58A. Наденьте пружину 58C на фиксатор замка капота 58A.

2



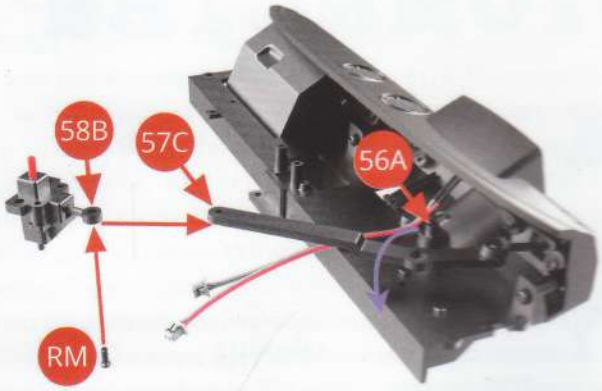
Так выглядит корпус замка капота 58E с вставленными в него фиксатором 58A, кулисой 58B и пружиной 58C.

3



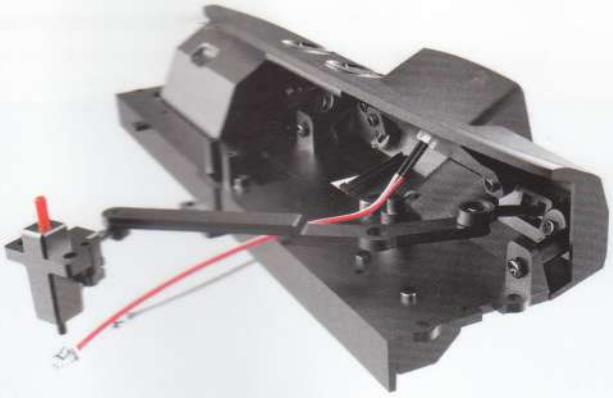
Наденьте крышку замка капота 58D на корпус замка капота 58E и закрепите двумя винтами AP.

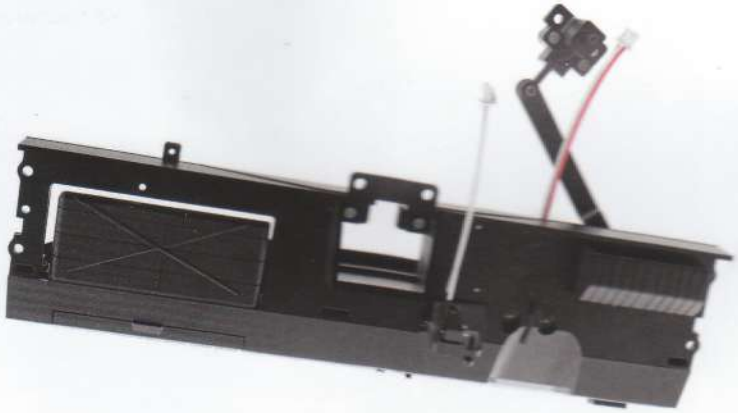
4



Отведите назад тягу 57C, сняв ее со стойки основания приборной панели 56A (синяя стрелка), и прикрепите к ее длинному концу кулису замка капота винтом RM.

Вид узлов после сборки





Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

ВАЗ-2107: достоинства и недостатки

Если судить по номеру, то «семерка» была последней моделью в семействе ВАЗовской «классики». Да и серийный выпуск ВАЗ-2107 завершился позже других машин семейства – в 2012 году. А начался он раньше, чем выпуск универсала ВАЗ-2104.

По результатам исследования, проведенного аналитическим агентством «Автостат», автомобилем ВАЗ-2107 в марте 2017 года управляли 1,75 млн россиян, что позволило считать его самым популярным автомобилем в стране.

Рождение облика

Вне всякого сомнения, лучше всего о том, как рождался облик того или иного автомобиля, могут рассказать его создатели. «Семерка» не исключение. А вопросов по созданию автомобиля немало, и один из них о том, как появилась характерная «мерседесовская» радиаторная решетка. Информацию об этом можно почерпнуть в воспоминаниях тогдашнего главного конструктора АвтоВАЗа Г. Мирзоева: «Семерка» шла практически параллельно как "люксовый"

Автомобиль ВАЗ-2107 на горной дороге. 2009 год.

вариант "пятерки". По освоению у нее был годовой сдвиг по сравнению с "пятеркой". Считалось, что ВАЗ-2101 - это базовый автомобиль, а ВАЗ-2103 - это его "люксовый" вариант. Но там было два разных кузова, хотя и были они достаточно сильно унифицированы.

И все же они были разные, даже без навесных деталей - у них длина была разная. Общей была лишь средняя часть кузова, а вот передний и задний "хвосты" в конструкции отличались. Мы поставили задачу: сделать один каркас кузова для всего семейства "пятого" автомобиля. А отличия для люксовой модификации должны быть достигнуты мелкими "штрихами" как снаружи, так и внутри автомобиля.

Сначала предполагалось только поменять решетку радиатора на "люксовую" по сравнению с ВАЗ-2105. Но достигнуть желаемого эффекта не удалось. Блок-фары брали на себя основную эмоциональную нагрузку своими бликами и блеском. Попытка заменить их четырьмя круглыми фарами также не принесла успеха - автомобиль выглядел более бедно, чем с блок-фарами.

И уйти от этого пришлось, применив кардинальную меру - принципиальное создание вот этой решетки "а-ля мерседес", которая несколько даже затмила те фары, которые были на "пятерке".

Пришлось изменять и капот, увязав его с новой решеткой. Вот так и возник внешний вид "семерки". Но игра стоила свеч, потому что автомобиль получился необычным и достаточно оригинальным. И до сих пор он смотрится нестандартно, обращает на себя внимание.

Таким образом удалось, используя один кузов, четко различить внешне, за счет навесных деталей и отделки, автомобили семейства ВАЗ-2105 "стандарт" и ВАЗ-2107 "люкс" (вместо 2101, 21011, 2103 и 2106 соответственно)».

Недостатки модели

Ни один автомобиль не состоит из одних достоинств, недостатки есть у всех. Были они и у ВАЗ-2107. Главный - общая устарелость конструкции на момент создания. Облагородив экстерьер кузова и интерьер салона, вазовцы оставили прежним все остальное. Старый двигатель,

Легковой автомобиль ВАЗ-2107 на дороге. 2013 год.

«Хочу догнать мерседес»

ХДМ, что расшифровывалось как «хочу догнать мерседес», - так стали называть «семерку» в народе сразу после ее появления. Благодаря характерной радиаторной решетке некую претензию походить на «мерседес» в облике новых «жигулей» заметили все. Впрочем, в прессе братских восточноевропейских стран ВАЗ-2107 вполне серьезно именовали «мерседесом соцлагеря».

Заднеприводный автомобиль ВАЗ-2107 во время испытательного пробега. 1984 год.

Масштабная модель автомобиля ВАЗ-2107 ГАИ. 2010 год.

барабанные задние тормоза (в 2000-х годах, кстати, можно было купить комплект переделки их в дисковые, но не у ВАЗа, разумеется), руль без гидроусилителя и регулировок, минимум регулировки сиденья водителя и т. д. Не все продумали и в передних сиденьях. Интегрированные подголовники – это прекрасно, но они более уместны в автомобиле больших размеров. В ВАЗ-2107 они перекрывали обзор назад через внутрисалонное зеркало. И это при том, что очень долго «семерка», как и другие модели «жигулей» в базовой комплектации, не имела правого наружного зеркала. Да и сами зеркала автовладельцы часто критиковали за маленькие размеры.

Из-за конструкции передних сидений было практически невозможно движение задним ходом классическим способом – правая рука лежит на спинке соседнего сиденья, голова вполоборота назад. На ВАЗ-2107 вполоборота назад ничего, кроме интегрированного подголовника, не увидишь. А при отсутствии правого наружного зеркала двигаться задним ходом, ориентируясь по зеркалам, довольно затруднительно. Действительно, красота требует жертв.

О том, что конструкция передних сидений не позволяла раскладывать их в лежачие места, не писал только ленивый. Но это недостаток не столь уж серьезный – абсолютное большинство автовладельцев в СССР (да и сейчас) в своих автомобилях не ночевали и не собирались это делать.

Начиная с 1990-х годов к субъективным недостаткам автомобиля добавились объективные: ухудшение качества сборки и покраски, появление более дешевых пластика и обивки салона. Из «люксовой» модели «семерка» постепенно превращалась в безликую бюджетную «семеру».

Автомобиль ВАЗ-2107 на улице Гаваны. 2017 год.

Автомобиль ВАЗ-2107 во время Автокросса-2010 в Златоусте. 2010 год.

Армейский внедорожник «Додж WC 51»

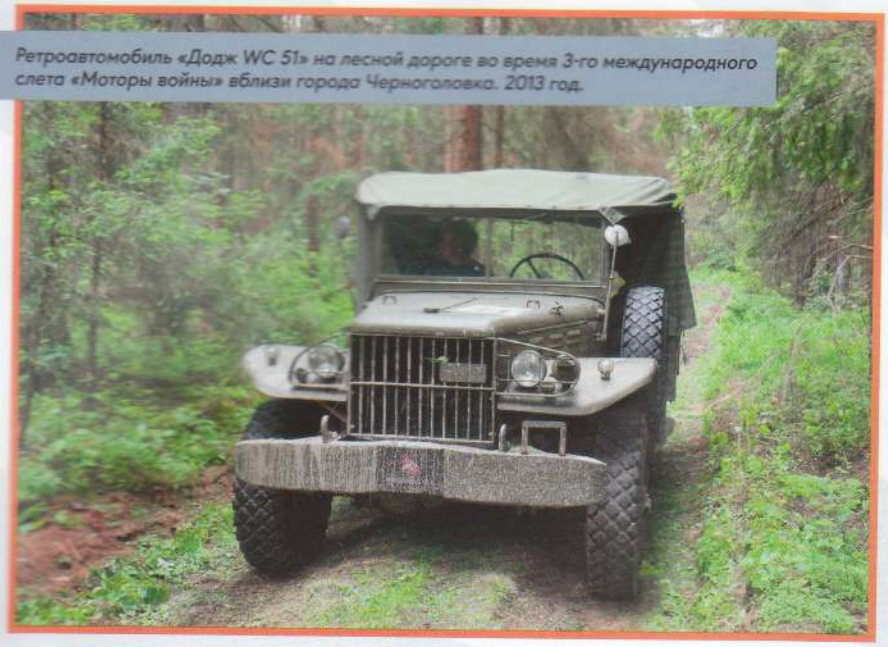
Одним из популярнейших американских автомобилей периода Второй мировой войны был «Додж WC 51» (Dodge WC 51). Он представлял собой армейский полноприводный многоцелевой автомобиль – «носитель оружия» (Weapons Carrier – WC). Имея грузоподъемность 0,75 т, «додж» занимал промежуточное положение между легковыми автомобилями-джипами и грузовиками.

В 1939 году американская автомобильная фирма «Крайслер» (Chrysler), выпускавшая автомобили под маркой «Додж» (Dodge), начала серийное производство тяжелого внедорожного полноприводного автомобиля «Додж WC1» (Dodge WC 1) формулы 4 × 4 с отключаемым через раздаточную коробку приводом переднего моста.

Путь к оптимальной конструкции

В 1940 году автомобиль модернизировали: были упрощены крылья и облицовка, вновь установлены закрытая кабина и более мощный двигатель. Это семейство проектировалось уже как автомобили – «носители оружия» и получило обозначение WC (от WC 1 до WC 11 в зависимости от модификации). В течение 1941 года на эти автомобили установили новые двигатели (до 92 л. с.) и еще раз переработали кузова. В результате семейство автомобилей «Додж» пополнилось моделями WC 12 – WC 20; WC 21 – WC 27 и WC 40 – WC 43. Однако все они имели существенный недостаток, снижавший проходимость машины, – унаследованную от коммерческой модели более узкую колею передних колес и стандартные шины 750-16. И лишь в 1942 году окончательно удалось выработать конструкцию многоцелевого армейского грузопассажирского автомобиля. По сравнению с предшественниками он стал ниже и шире, колея передних и задних колес стала одинаковой, а грузоподъемность увеличили до 750 кг.

Автомобиль «Додж WC 51». Современная фотография.



Ретроавтомобиль «Додж WC 51» на лесной дороге во время 3-го международного слета «Моторы войны» вблизи города Черноголовка. 2013 год.

Конструкция автомобиля

Армейские автомобили «Додж WC» по конструкции и дизайну были типичными представителями американской автомобильной промышленности периода Второй мировой войны. Они отличались технологичностью в массовом производстве и ремонте, достаточной надежностью и проходимостью, высокой степенью стандартизации и унификации, строго функциональной внешностью. В конструкции этих автомобилей максимально использовались агрегаты и узлы грузовых автомобилей «Додж WF»: двигатель, сцепление, четырехступенчатая коробка передач, рулевой механизм и в значительной степени тормозная система. В то же время и рамы, и трансмиссия, и подвеска были разработаны специально. Раздаточная коробка, установленная отдельно от коробки передач и соединенная с ней коротким карданным валом, служила только для распределения крутящего момента на передний и задний ведущие мосты типа «банджо». Картеры мостов отливались из стали. Главные передачи – одноступенчатые, гипоидные; полуоси – полностью разгруженные. Привод к ступицам передних колес осуществлялся с помощью шарниров равной угловой скорости типа «Бендикс-Вейсс».

Рабочий тормоз оснащался гидроприводом и действовал на все четыре колеса, а стояночный, ленточный, – на тормозной барабан, установленный на конце вторичного вала коробки передач.

Подвеска автомобиля выполнялась на полуэллиптических рессорах и рычажных амортизаторах. Спереди концы передних рессор соединялись с рамой при помощи серег, а сзади – шарнирными пальцами. Такое решение, по мнению конструкторов, в некоторой степени компенсировало неточности в кинематике рулевого управления. Колеса автомобиля – дисковые, с разъемным ободом. Для большей надежности закрепления прямобортной покрышки применялось специальное распорное кольцо, прижимающее внутренние закраины бортов покрышки.

В СССР по ленд-лизу

Абсолютное большинство этих машин поступало в СССР в вариантах WC 51 и WC 52. Командно-штабные WC 53 и санитарные варианты WC 54 были редкостью, если вообще поставлялись.

Автомобиль WC 51 имел колесную формулу 4 × 4, открытую двухместную кабину с универсальным кузовом и тентом. WC 52 отличался от базового варианта наличием лебедки. Применялись «доджи» в основном для буксировки 57-миллиметровых противотанковых пушек ЗИС-2, 76-миллиметровых дивизионных пушек ЗИС-3 и 120-миллиметровых

Участники 6-го военно-исторического фестиваля в Севастополе, посвященного Дню Победы. 2019 год.

Основной недостаток

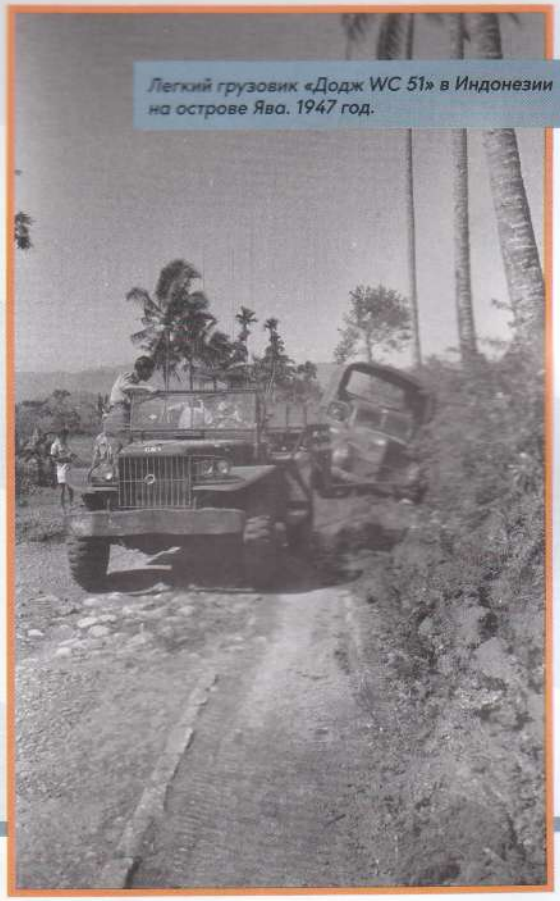
В качестве основного недостатка автомобиля «Додж ¾» при эксплуатации в Красной Армии отмечалась высокая требовательность к качеству топлива. Двигатель машины очень плохо работал на отечественном автобензине, даже этилированном, в результате чего преждевременно изнашивалась поршневая группа. Наиболее подходящим топливом являлся дорогостоящий бензин Б-70 и КБ-70.

минометов. Однако вскоре их стали широко использовать во всех родах войск. Из-за грузоподъемности в ¾ тонны их стали называть «Додж - три четверти». Водителям он полюбился за мощность, скорость и устойчивость на плохих дорогах. Широкая колея, мягкая подвеска с гидроамортизаторами, большой дорожный просвет, шины низкого давления с развитыми грунтозацепами давали «Доджу» явное преимущество перед другими автомобилями.

Многие артиллерийские части и соединения, применявшие автомобиль «Додж» для буксировки орудий, дали ему положительную оценку. Так, в докладе командира 37-й истребительно-противотанковой артиллерийской бригады говорилось, что для буксировки 57- и 76-миллиметровых пушек наилучшим тягачом являлся автомобиль «Додж ¾» , обладавший хорошей проходимостью, надежностью в работе, малыми габаритами, а следовательно, и меньшей уязвимостью для огня противника, высокой скоростью движения и достаточным запасом хода по горючему. Хотя грузоподъемность машины была невелика, все же при буксировке 57-миллиметровой противотанковой пушки возможно было перевозить на ней также орудийный расчет и 0,2 боекомплекта.

Салон «Додж WC 51». Современная фотография.

Место водителя «Додж WC 51». Современная фотография.



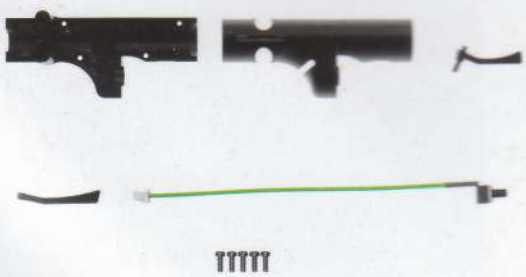
Легкий грузовик «Додж WC 51» в Индонезии на острове Ява. 1947 год.

Участники 6-го военно-исторического фестиваля в Севастополе, посвященного Дню Победы. 2019 год.

В НОМЕРЕ 59

- МОНТАЖ КОЖУХА РУЛЕВОГО ВАЛА
- ЛЕГЕНДАРНАЯ «ЭМКА» – ГАЗ М-1

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- НИЖНИЙ КОЖУХ РУЛЕВОГО ВАЛА
- ВЕРХНИЙ КОЖУХ РУЛЕВОГО ВАЛА
- ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ УКАЗАТЕЛЕЙ ПОВОРОТА
- ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ ДАЛЬНЕГО СВЕТА
- ВКЛЮЧАТЕЛЬ ЗАЖИГАНИЯ И ПОДСВЕТКИ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!